

iftíffiirr"



IBERIA PROPOSA AL PAÍS VALENCIÀ, CATALUNYA I LES ILLES LA CREACIÓ D'UNA
«COMPANYIA AÈRIA MEDITERRÀNIA»

Els governs autònoms podran alçar el vol

Iberia vol reestructurar la companyia de cara a la liberalització del mercat aeri, el 1992. A finals de l'estiu tindrà lloc la darrera trobada informal entre Iberia i representants dels governs autònoms del País Valencià, Catalunya i les Illes. Tot apunta a la creació d'una companyia de vols curts en la zona mediterrània.

Josep M. Pascual

La companyia aèria estatal Iberia ha pres la iniciativa de proposar la creació d'una «companyia aèria regional» per a la zona mediterrània. El 24 de juliol, a Palma, Iberia i representants dels governs autonòmics del País Valencià, Catalunya i les Illes van mantenir la darrera, fins el moment, de les reunions. Amb anterioritat, les preses de contacte s'havien dut a terme, dues a Madrid, i una a Barcelona. La propera, d'un conjunt de trobades que Iberia qualifica per ara d'«informals», tindrà lloc a final de l'estiu.

La proposta d'Iberia està emmarcada en el procés de reestructuració de la companyia. De cara al 1992 hi ha prevista la liberalització del mercat aeri, per tant, la competència amb empreses estrangeres. Llavors, Iberia ja s'haurà d'haver reconvertit i li caldrà oferir un bon servei i rendible sobretot en línies de baixa densitat. Per exemple, entre els aeroports de Catalunya, el País Valencià, i les Illes, els enllaços generen anualment un dèficit de 3.000 milions. Així, la rendibilitat en distàncies no superiors als 700 kilò-

metres caldrà assegurar-la probablement amb la substitució dels avions Boeing 727, i DC-9, per petits avions turbo-hèlix de fins a 25 places. Aquest trànsit aeri s'anomena «tercer nivell».

Des de fa un parell d'anys, Iberia ja estudiava una planificació diferent de certs vols estatals, concretament va començar pels que enllaçaven la península amb Canàries, molt costosos per a la companyia, i els vols interinsulars. La segona zona que Iberia està disposada a tractar és la del «seu» Llevant, és a dir, la zona mediterrània que comprèn les tres comunitats autònomes dels Països Catalans. Més endavant, una tercera zona a tractar serà, probablement, la franja cantàbrica. De donar forma a tot el plantejament global, se n'encarrega el Programa de Aviació Regional —PAR—, una unitat especialitzada en les qüestions del «tercer nivell».

Regional, sí. Internacional, també

Gabriel Martínez, Cayetano Roca i Robert Ramírez, directors generals de Transports del Consell Insular, Generalitat valenciana i Generalitat de Ca-

talunya respectivament, i Antoni Tarragó, director general de Turisme del govern balear, són els responsables polítics encarregats de recollir la idea de la «companyia aèria regional» exposada per Iberia a través de membres del PAR i de Ramiro Fernández, assessor de Narcís Andreu, el president d'Iberia —i d'Aviaco.

De moment, els governs de Catalunya, el País Valencià i Balears s'han pres amb interès la qüestió del «tercer nivell» i, conjuntament, han posat dues comissions a treballar, l'una jurídica, l'altra tècnica. Les comissions s'han fixat fins a final d'any per tenir enllestit un projecte, dos aspectes del qual ja estan prefixats: la funcionalitat i la internacionalitat.

D'una banda, Iberia i els governs autonòmics coincideixen que la nova companyia regional no haurà de traslladar l'antiga estructura d'Iberia, sinó que cal imaginar-la molt més funcional, sense excessos de personal ni sous astronòmics per als pilots. D'altra banda, i en això també coincideixen els governs autonòmics, però no és segur que també ho faci Iberia, és condició sine qua non que la companyia



Els governs autonòmics poden crear una companyia regional.

no és limitat a fer serveis interiors sinó que també s'ocupa dels vols internacionals.

Una companyia de tercer nivell que no permetés també enllaçar Catalunya amb les principals capitals europees, que no permetés connectar les Illes amb els principals centres emissors de turisme europeus, o que no permetés, per exemple l'enllaç entre el País Valencià i Alger, perdria força interès. Iberia n'és conscient, per això no sembla en principi d'acord que la companyia regional efectuï vols internacionals. El que no ha aclarit Iberia és si aquests vols podran anar més enllà de Montpeller. Hi ha indicis per creure que Iberia vol mantenir el monopoli estatal per als vols internacionals.

Discrepàncies en l'administració central

Aviaco, companyia filial d'Iberia, a través del seu vice-president executiu, Manuel Esteve, el mateix 24 de juliol, data de la darrera reunió entre Iberia i representants dels governs autonòmics, manifestava la seva oposició al projecte de creació de la «companyia regional» i deia que «la implantació del trànsit aeri de tercer nivell pot crear un desajust caòtic en gran nombre dels vols actuals». Aquestes declaracions signifiquen que hi ha descoordinació entre Iberia i Aviaco, o Esteve i Andreu representen dues tendències d'opinió contraposades, o simplement, que Aviaco veu com li prenen el terreny.

Segons indicació de la direcció general d'Aviació Civil dependent del Ministeri de Transports, el govern espanyol ha sol·licitat a la Comunitat Econòmica Europea que atorgui la pri-

mera categoria a l'aeroport de Barcelona, cosa que significaria que el trànsit internacional en aquest aeroport es mantindria reservat a les grans companyies estatals. Tanmateix, ja que l'aeroport de Barcelona no es troba entre els aeroports que cobreixen el primer 60 % del trànsit aeri internacional de l'estat, segons el pla elaborat per la Comissió de Transports de la Comunitat europea, no li correspon la primera categoria. El ministeri de transports ho sap i en conseqüència també ha sol·licitat com a alternativa un tracte preferent que eviti fins el 1992 la liberalització del transport aeri en determinats aeroports de l'Estat, entre ells Palma de Mallorca, València, Alacant, i Barcelona.

Ara és Iberia qui s'ha d'aclarir. Si guanya la tesi de Manuel Esteve, el projecte de companyia aèria regional quedarà aturat. Si el Ministeri de Transports aconsegueix temporalment davant Europa mantenir el monopoli

tres coses que cal fer en aquest país per muntar una companyia aèria.

Una companyia de tercer nivell pot costar més de 5.000 milions de pessetes, sempre que es creï a l'ombra d'una de les actuals companyies de bandera, que ha de facilitar els enllaços, les reserves i, en definitiva, la connexió amb la xarxa mundial aèria, a fi que es pugui fer una volta al món a partir d'un bitllet de la «companyia regional». No entrar de la mà d'Iberia, Air France, o British Airways, per exemple, representaria una inversió econòmica molt més alta que la simple compra d'avions.

A nivell competencial, els estatuts d'Autonomia de Catalunya el País Valencià i les Illes no atorguen competències sobre trànsit aeri, i tampoc no permeten la confederació, amb cap finalitat entre comunitats autònomes. Tot plegat no priva, però, que els governs autonòmics, si es proposen la creació d'una companyia regional, pu-



Funcionalitat i internacionalitat, condicions indispensables per als governs autonòmics.

dels vols internacionals, Iberia no s'aviindrà a compartir el seu privilegi amb cap companyia de tercer nivell. I podria sorgir la paradoxa: Iberia deixaria d'interessar-se per la «companyia regional» que ella mateixa ha proposat i, els governs autonòmics, a partir del projecte elaborat, la tirarien endavant.

Volar sense Iberia

Els governs autonòmics del País Valencià, Catalunya i les Illes es troben ara per ara a l'expectativa de la normativa sobre «tercer nivell», que de moment no existeix a l'Estat espanyol. La normativa haurà d'explicar entre al-

guin actuar exactament com ho faria qualsevol privat o, si l'acord entre comunitats no és possible, trobin algun mecanisme legal —que n'hi ha— de cooperació.

Amb la participació d'Iberia, indubtablement, tot serà més fàcil. La seva contribució pot anar des de l'aportació econòmica combinada amb la participació econòmica pública o privada procedent de les comunitats, fins a l'assessorament tècnic. Si Iberia es desmarca, l'assessorament el pot donar qualsevol altra gran companyia. De moment, però oficialment, Iberia continua interessada en el tema. La reunió de setembre a València aclarirà la seua postura.